ANNO V. NUM.° 34.

SABBATO 21 NOVEMB. 1846.

L'AMICO DEL CONTADINO

Foglio Settimanale

DI AGRICOLTURA, D'INDUSTRIA, DI ECONOMIA DOMESTICA E PUBBLICA, E DI VARIETA' AD USO DEI POSSIDENTI, DEI CURATI E DI TUTTI GLI ABITATORI DELLA CAMPAGNA.

SOMMARIO

ECONOMIA SOCIALE

Nella seduta del dì 23 settembre fu letto dal Co. Freschi a nome dei qui appiè nominati, alla Sezione Agronomo-tecnologica dell' Ottavo Congresso Scientifico Italiano convocato in Genova l' indirizzo già riportato nel N. 29 pag. 225 di questo Giornale, invitando i dotti a una *Corrispondenza* scientifica avente lo scopo di diffondere i principii della libertà commerciale. Firmavano l'indirizzo i Sigg. Principe C. L. Bonaparte, Co. Fausto Sanseverino, Co. Gherardo Freschi, Cav. Avv. P. S. Mancini, Prof. Raffaele Busacca, B. P. Sanguinetti Estensore.

L' accoglimento ed il plauso della Sezione d' Agronomia e Tecnologia al predetto indirizzo, e le consentanee discussioni che gli succedevano per parte dei Sigg. Sineo, Busacca, Mancini, De Luca, Pellegrini e dell' illustre Presidente Ab. Raffaele Lambruschini (vedi Diario riportato al N. 31 pag. 246, 247 del presente Giornale) avendo confermata l' utilità dell' argomento, i segnatari dell' indirizzo hanno concordato, e pubblicano ad esordio dell' istituzione il seguente statuto preliminare, cioè:

Corrispondenza scientifica Italiana per diffondere i principii della libertà commerciale.

Statuto Preliminare

1. Una corrispondenza scientifica italiana per il solo ed unico fine di propagare i principii economici della libera concorrenza è formata definitivamente, adottando le massime dell' indirizzo letto il 23 settembre alla *Sezione* Agronomo-tecnologica dell' Ottavo Congresso Italiano dal Co. Gherardo Freschi a nome dei diversi individui sottoscritti.

2. La corrispondenza non incomberà ad altro che a raccogliere e riunire materiali, statistiche, notizie e ragionamenti da pubblicare e rendere popolari mediante stampa di opuscoli e libri a *buon mercato* e di articoli da Giornali, Riviste ec., aventi lo scopo d' insinuare e dimostrare l' utilità somma che alle classi laboriose, ai consumatori ed alle intere nazioni può conseguire dalla libertà di commercio.

3. La corrispondenza avrà una Direzione Centrale composta provvisoriamente dei Sigg. Principe C. L. Bonaparte, Conte Fausto Sanseverino, Co. Freschi, Cav. Mancini, Prof. Busacca, e B. P. Sanguinetti, ai quali è conferito il diritto d' aggregarsi altri individui del loro rispettivo stato onde formare Comitati speciali e locali, che corrisponderanno colla Direzione Centrale.

4. La corrispondenza avrà un numero

indefinito di Socii o partecipanti, i quali potranno volendo inviare articoli ed opere da fare inserire, salvo approvazione della Direzione Centrale, nelle pubblicazioni della Corrispondenza, e dovranno, se ve ne sarà l'uopo, concorrere ad una tassa annuale non maggiore di franchi due per individuo, onde far fronte alle spese.

5. E' rimessa alle cure della Direzione Centrale la compilazione dello Statuto organico della Corrispondenza e dello statuto disciplinare sulle norme del presente Statuto, che nella parte sostanziale s' intende insuscettibile di modifiche.

6. Intanto rimane provvisoriamente incaricato della qualità di Segretario Generale della Direzione Centrale e della Corrispondenza il sig. B. P. Sanguinetti di Livorno, ove quindi viene pure stabilita provvisoriamente la sede della medesima.

7. L'adesione a far parte di questa istituzione consta dalla sottoscrizione apposta ad un esemplare del presente Statuto; i nomi degli aderenti e partecipanti verranno a suo tempo pubblicati.

8. E mentre la Direzione Centrale si occupa di preparare la compilazione di un Giornale apposito per le sue pubblicazioni, invita i Direttori dei diversi Giornali italiani che trattano gli argomenti di sociale economia, a volere prestarsi per l'inserzione di articoli, notizie, e fatti relativi ai principii Scientifici della libera concorrenza, ed annunzia che già da alcuni collaboratori sono stati offerti a tale assunto i seguenti Giornali, cioè:

Biblioteca di Scienze morali, legislative ed economiche, ossia continuazione delle ore solitarie del Prof. Mancini	di Napoli.
Lucifero	„ idem.
Appendice al Corriere Mercantile	„ Genova.
L' Amico del Contadino	„ S. Vito al Tagliam.°
Letture di Famiglia . .	„ Torino.
La Parola	„ Bologna.
Giornale Euganeo . .	„ Padova.
La Favilla	„ Trieste.

Dichiarazione

La Direzione Centrale della Corrispondenza Scientifica per diffondere i principii della libertà commerciale dichiara non esistere antagonismo fra i principii da essa professati ed i sistemi Doganali per i Dazj di entrata ed uscita, imperocchè la scienza economica determina essere la migliore distribuzione delle imposte, con cui si debbono sostenere le spese di uno stato, quella che ne riparte ugualmente il peso tanto sulla produzione quanto sulla consumazione, e perciò sull'importazione ed esportazione.

B. P. Sanguinetti
Segretario.

STRADE FERRATE ITALIANE

Dai primi giorni dell' VIII Congresso Scientifico a Genova l' Ing. Bruschetti, l' Avv. Mancini, l' Ing. Grillo, l' Avvocato Vincenzi, Cesare Cantù, si proposero di presentare la quistione delle Strade Ferrate Italiane, al qual uopo la studiarono in particolari conferenze. A queste invitarono coloro, delle cui cognizioni più poteano sperare, e molti risposero al loro invito, fra cui il March. Ricci, Michele Erede, l' Architetto Mosca, il Conte Sacchi i signori Canevari, Carfora, Sanguinetti, Busacca, Lurati, i fratelli Cini ed altri; delle loro discussioni vollero essi che si facesse relatore il Cantù, il quale infatto formolò i quesiti da porre in esame, e il giorno 25 Settembre alla Sezione di Geografia e Archeologia presentò il seguente

Rapporto

Vi sono alcune idee, le quali dapprima non incontrano che il disprezzo; il disprezzo per fino degli spiriti leali, ma angusti, pei quali il passato è l'unica misura dell' avvenire. Da poi sottentra un arcano sgomento, e si procura a seppellirle col silenzio, od opprimerle colla calunnia. Che importa? se esse sono vitali, crescono, giganteggiano; ben tosto si presentano da per tutto inevitabili: e il vilipendio degli uni e lo spavento degli altri son vinti dall' entusiasmo dei più.

Tal è la questione o piuttosto le qui-

stioni che si attaccano a quella che oggi veniamo a presentarvi, quella cioè delle Strade Ferrate. Essa appartiene a diverse Sezioni del Congresso; alla fisica pe' suoi stromenti, alla tecnologia per la sua amministrazione, alla geografia per le sue direzioni; a tutte poi per la suprema importanza che ha nel presente o nell' avvenire.

Perciò, fra alcuni membri di questi comizii della scienza italiana, in quelle private conferenze che ne sono forse la maggiore utilità, studiammo il problema delle Strade Ferrate Italiane; finchè ci parve di poter venire ad invocare intorno ad esso i lumi di questa Sezione, sviluppati nella discussione, ben più opportuna che non il soliloquio dei libri. Non appena fu essa tolta alle ambagi di alcuni speculatori, persone di alto merito e di lealissime intenzioni hanno agitata questa materia, gli uni studiando parzialmente un terreno, gli altri estendendo la vista a tutto il bel paese. Noi li veneriamo, e dei loro studii facciamo senno: ma ci parve che sovente cadessero in angustie di municipalismo. Tale sentimento noi rispettiamo come rivelazione di quella virtù che diede più volte la grandezza all' Italia, e che sempre ne impedì l' estrema decadenza: pure ci sembrò dovesse elevare la mira più alto, e in campo ove le piccole differenze scompaiono, come scompaiono gli angoli dei telescopii diretti dai vari punti della terra verso la stella di Sirio.

Certamente verrà giorno che una vasta rete di Strade Ferrate congiungerà in cento modi anche tutti i paesi ove suona la favella di Dante. Ma intanto a noi parve d' interesse più che scientifico il determinare di quali convenga preventivamente raccomandare la costruzione. Già i vari Stati studiarono ciascuno le proprie vie ferrate, ma in un intento parziale, piuttosto che in quello di congiugnere le membra sconnesse. Così nell' apparato galvanico l' operaio dispone i pozzetti e le acque o saline o alcaline; ma vuolsi che il fisico li congiunga fra loro cogli archetti metallici, onde ottenere la scossa, che spiega o che simula la vita. A quella scossa finale noi miriamo; e perciò lasciando ai vari Stati l' esame delle maggiori opportunità interne, vorremmo da voi, per ora, esaminata soltanto la gran linea italica principale, imitando il savio che pone una sintesi grandiosa, dalla quale è facile il dedurre le logiche particolarità.

Siamo pertanto d' avviso che il problema possa proporsi in questi termini: *Qual sia la direzione più opportuna a darsi ad una grande Strada Ferrata che congiunga i vari Stati della penisola, e ne agevoli le comunicazioni coll' esterno.*

Fu un tempo che l' Italia era grande, e gigante questa Genova, che con isplendida ospitalità oggi ne accoglie; allorchè il commercio delle Indie si facea pel Mediterraneo, per l' Eufrate e pei golfi arabico e persico. Se l' istmo di Suez si tagli con un canale o si varchi con una Strada Ferrata, punto al quale l' Italia deve intendere lo sguardo, e meditarlo e desiderarlo come sua vita, il Mediterraneo ripiglierà tutta l' antica importanza. Ma già fin d' ora esso è il gran porto di tutta Europa; su di esso fioriscono la rigenerata Grecia, la formantesi Slavia, i riscossi imperi dei califfi e dei padiscià, e quelle coste che, tolte ai Barbareschi, rinnoveranno la potenza dei Fenici e dei Cartaginesi, e diverranno scala della civiltà nostra verso il cuore dell' Africa.

Or bene; dentro quel mare stendesi in tutta sua lunghezza l' Italia, quasi predestinata a divenire la stazione di tanti passaggi. Gli occhi nostri doveano dunque esser rivolti all' Oriente, donde in ogni tempo, come la luce, così ci vennero le merci più ricercate. Ma insieme doveasi aver riguardo alle isole e alle coste levantine, all' America meridionale che diverrà sorgente di nuove ricchezze per Genova; a quell' Africa, che recherà profitti maggiori d' ogni aspettazione. D' altra parte, noi avevamo innanzi i grandi centri di consumo dell' Europa, ai quali importa avvicinarsi al più presto, sia per comunicare le idee, sia per metterci in cambio e in concorrenza coi porti dell' Oceano e del mare del Nord. Accidentali difficoltà, momentanei dissensi, meschine esitazioni non meritavano d' arrestar la nostra attenzione; e noi vi preghiamo, vi supplichiamo di non tenerne conto in questa discussione. Mali umori e gelosie devono cadere davanti all' imperiosa necessità dei popoli, che invocano le comunicazioni più pronte, più facili, più sicure. Così un istantaneo eclissi non impedisce che il raggio del Sole continui ad avvivare la ricca famiglia degli alberi e degli animali.

Giovi pure dichiarare che, parlando di Strade Ferrate, non intendiamo escludere le comunicazioni per acqua, sia sul mare, sia sui fiumi, e massime sul Po, la

cui migliorata navigazione farebbe rifluire la vita in città un tempo operosissime. La concorrenza oggi è stimolo, non più paura.

Al problema nostro fondamentale si subordinano altri che vi verremo esponendo.

I.

Il primo che ci si affacci è: *Qual sarà il punto di partenza della grande Strada Ferrata Italiana?*

Genova, Venezia, Trieste, per quanto opportune più o meno agli scali di Levante, non possono entrare in conto, giacchè non risponderebbero alla condizione proposta del concatenare le varie parti d' Italia. Convien dunque cercare il punto di partenza nel regno di Napoli. All' estrema Reggio non sarà forse mai possibile un gran porto, se si guardi alle correnti del Faro; oltrechè quel gruppo dell'Apennino, ravviluppato nell'estrema Calabria, sarebbe forse insuperabile ad una Strada Ferrata. Il golfo di Taranto è geograficamente indicato come il più vicino ad Alessandria, ma le traversie dell' Adriatico, massime la borra, ne rendono difficile l'entrata; poi bisognerebbe di pianta costruire un porto; spesa e perditempo mal combinati colle presenti urgenze. Così può dirsi di Squillace, così di Otranto, di poco fondo, non bene sicuri e sprovveduti di porti. Che se Manfredonia fu proposta come la più facile per comunicare coll' Austria mediante i piroscafi di Trieste, vi rimane evidente ch' essa non risponde a quel che per noi si domanda. Al contrario a Brindisi abbiamo un porto di antica rinomanza, e di non ispregevole attualità, di scalo franco, di discreta popolazione, posto all' imboccatura dell' Adriatico; dove le navi possono dall' Egitto arrivare con un solo vento, dove prossimi alla città sono bacini difesi quanto darsene, ai quali, mediante il recente scavo del passo del canale, entrano navi che pescano fin 20 piedi. E già d'ora quel punto è preferito dagli armatori per gli approdi dall' Oriente.

E tanto più esso merita considerazione, in quanto che trovasi, meglio che in discorso, la via ferrata che lo congiunga colla capitale del reame.

Non ci s' apponga di trascurare la Sicilia. Questa magnifica terra che due volte diede la civiltà all' Italia, patria ancora di magnanimi e di fervorosi intelletti, e dalla sua natura insulare condannata alle comunicazioni marittime. Una nave caricata di merci ad Alessandria, che approdasse a Siracusa per caricarsi sulla Strada Ferrata, sarebbe di nuovo costretta a travasar le merci per tragittare il Faro. Spesa e tempo troppo preziosi nei nuovi bisogni del commercio, finchè l' arte crescente non abbia trovato il modo di congiunger la Trinacria al continente, come l'Irlanda all'Inghilterra.

Sino a quel giorno, l' isola del Sole, non dimenticando d' essere italiana, infonda la vita ne' suoi valli, ravvicinando colle strade i tre capi, perfezioni l' incomparabile porto di Messina, e coi doni della sua Cerere provvigioni le navi, che, coll' arte di nuovi Archimedi passando dall' Ibernia alle Indie, toccano all' antico granaio dell' impero romano.

II.

Mossi dal punto che a voi parrà più opportuno al mezzodì dell'Italia, *qual via si seguirà per recarsi al centro?*

Qui la quistione diviene più complicata. Una linea che fieda attraverso all' Italia tenendone il mezzo, sicchè facilmente vi si connettano i due litorali, è resa impossibile dalla schiena selvosa dell' Apennino, che la penisola separa in due pendii. Sul pendio orientale, lunghesso l' Adriatico, la linea che da Brindisi difilase ad Ancona sarebbe certo la più breve, e per avventura la più facile. Ma se essa attraversa un paese abitatissimo non tocca però i grandi centri di popolazione e di consumo, nel che oggimai si fa consistere l' importanza delle Strade Ferrate. Oltrechè essa non risponderebbe ad una condizione primaria del nostro problema, quella di congiunger i differenti Stati.

Vi rimane dunque a studiare economicamente e tecnicamente *qual sarà preferibile, od una linea unica la quale tortuosamente passi per Napoli Roma Firenze, lateralmente comunicando coi due litorali, ovvero due linee lungo i due pendii della penisola, con comunicazioni trasversali.*

III.

Nell' una ipotesi e nell' altra, *quale sarà la direzione che la linea o le linee avranno a seguire?*

La soluzione non potrà venire che dallo studio dei terreni; ma converrà combinarvi la maggior possibile comunicazione ai grandi centri, e non trascurare la concorrenza delle linee marittime, che

scemerebbe il numero dei passaggieri i quali, secondo alcuni sono il principale, secondo tutti sono un dei più rilevanti oggetti di trasposto.

E ciò tanto più per l' Italia nostra, ove a tacere i tanti stranieri che vengono a far idillii sui nostri soli od elegie sulle nostre ruine, ovvero più seriamente ad ammirare le nostre arti ed educarsi nelle nostre memorie, la divisa proprietà e la preponderanza agricola determinano grande affluenza ai mercati, gran ricambio di produzioni e di lavori di braccia.

Un' altra considerazione importante sarà a farsi, quella dei tronchi, che già furono aperti, o decretati, o imperiosamente richiesti.

IV.

Se troviate preferibili le due linee, noi vi domanderemo *quale dovrà di preferenza cominciarsi*?

Quand' anche si cominci da quella diritta sul litorale adriatico, le grandi città del piovente occidentale vorranno al più presto collegarsi fra loro; sicchè quasi contemporaneamente si troveranno compiute le due linee. Se al contrario si premetta la strada serpeggiante parrà a molti che l'altra difficilmente offrirà ragionevoli speranze di lucro agli intraprenditori; nè lo stato sul quale questa cammina buon tratto, basterebbe all' ingente spesa. Ma che essa sia per restare dimenticata non ce lo lasciano credere le nuove condizioni del commercio, per le quali ben presto il risparmio di poche ore sarà di tanto conto che non si baderà a ostacoli materiali od a considerazioni pecuniarie. E come delle acque, così delle vie l'andamento naturale sarà il più corto.

V.

Naturalmente il fine della grande Strada Ferrata Italiana sarà oltre le Alpi: pure o che le due vie dell' Italia peninsulare confluiscano ad un punto; ovvero che l'unica via ricapiti in luogo, donde poi si dirami alla larghezza settentrionale *quale sarà questo punto d' incrociamento*?

Ripeto, non si tratta di fine, ma di interposto; non del cervello, ma dei ganglii, ove si riducono e da cui partono i nervi, ministri del movimento a questo gran corpo. Modena, Verona, altre città parranno da ciò: ai più sembrerà che nessuna riunisca tante convenienze quanto Bologna, geograficamente posta nel centro del bel paese, a piede del grande Apennino, e sul mezzo della dritta strada fra Ancona e il Piemonte.

Da Bologna, presa ipoteticamente come punto centrale italico, si irradierebbero le vie principali. L' una, da un lato per Forlì, Rimini, Pesaro, Sinigallia giungerebbe ad Ancona, e dal lato opposto, per Modena, Parma Piacenza, congiungerebbe i piccoli ducati. Giunta ad Alessandria, punto strategico di suprema importanza, si partirebbe in due rami; l'uno per Torino, l' altro per Genova. Da Bologna stessa un'altra strada per Ferrara raggiungerebbe la Ferdinandea, e per essa Venezia e Milano (1). Bologna così sarebbe il gran quadrivio, il punto d' incrociamento alle comunicazioni fra il mar Adriatico e il Tirreno, e fra l' Italia meridionale e la settentrionale.

VI.

Sviluppato il problema in quanto riguarda la connessione dell' Italia interna, converrà studiare *i più utili modi di varcare le Alpi, per arrivare ai grandi mercati dell' Europa, e nominatamente ai bacini del Rodano, del Danubio, del Reno.*

Qui si presentano allo studio vostro i sei varchi che sembrano più attendibili per entro le Alpi, che natura pose barriera nostra. Movendo da Trieste o dalla linea lombardo - veneta, si giunge ai piedi del Sömering, varcato il quale si scende al Danubio; via di cui l' Austria ha compreso l' alto interesse, a segno che a compirla adoperò una celerità straordinaria.

Da questa potrebbe a Brük deviare un ramo, che per Salisburgo, Monaco, Augusta, darebbe una comunicazione rapidissima fra il mare Adriatico e la Germania.

L' altra via, staccasi dalla Ferdinandea a Verona, per Bolzano, Glurns, Feldkirch e Bregenz raggiugnerebbe il lago di Costanza.

Al lago medesimo si dirige quella che, diramandosi pure dalla Ferdinandea, va pel lago di Como a Chiavenna, donde pel monte di Sette a Coira, a Feldkirch e a Costanza; ovvero da Coira stessa a Wallenstadt, indi sui laghi e sul canale di

---

1) In questo luogo manca l' indicazione della linea da Bologna per l' Apennino a Firenze e Livorno: lo esprime chiaramente la frase successiva ove dice " Bologna così sarebbe il gran quadrivio ec. *C.*

Linth a Zurigo e alla strada badese, l'importantissima fra le centrali d' Europa.

La strada Sardo-elvetica, movendo da Genova fin ad Arona, all' estremità del lago maggiore, s' addentra nella valle di Blegno, e poco sopra Olivone fora il Lukmanier per riuscire nel Vorder Rhein, indi a Reichenau e a Coira; impresa già combinata fra Piemontesi e Svizzeri, e assentita dai cantoni del Ticino, di San Gallo e dei Grigioni, che ne sarebbero di tanto giovati.

Un' altra Strada, movendo da Torino per val di Susa, scanserà il Moncenisio penetrando fra Bardoneche e Modane, con una galleria la più lunga del mondo e d' ardimento degno della nostra età.

Rimane ultima e più comoda quella che per Ceva, Albenga e Nizza entra nella Francia meridionale.

VII.

Noi abbiamo fatto sentire, forse più che non convenga a semplici interrogazioni, quale dalle vie oltralpine noi crediamo di maggior utilità, affinchè i nostri possano provvigionare il centro dell' Europa, in gara coi porti dell' Oceano e del mare del Nord. Pure non intendemmo di preoccupare i vostri giudizii, e perciò vi domandiamo in settimo luogo *di quale fra queste vie dall' Italia ai Transalpini convenga di preferenza raccomandare la costruzione, come quella che meglio porrà l' Italia in corrispondenza col resto dell' Europa.*

Nobile quanto giusta è la figliale premura che i Genovesi mettono nel restituire alla loro città l' antica importanza commerciale. Che se ne' nostri divisamenti essa non rimarrà il centro del movimento italico, chi non vede quanto essa sia per acquistare? Mediatrice per mare del commercio coll' America, disgiunta da Alessandria 1330 miglia, cioè appena 70 miglia più di Trieste, e 120 meno di Marsiglia, vedrà una Strada Ferrata elevarsi quasi in linea retta fino al porto belgico più prossimo all' Inghilterra, dalla quale linea un ramo sviando verso il Lago Maggiore e Locarno, porterà a Coira con 412 chilometri; ove pure da Venezia per Chiavenna si giugnerà con 418 chilometri di via ferrata.

Gelosie più facili a spiegare che a giustificare potranno mai impedire che Genova provveda dei proprii prodotti e delle merci transmarine la Lombardia? La pingue Milano, che sole 10 ore separeranno dalla risorgente regina dell' Adriatico, stenderà sempre la mano alla città della Liguria. Solo dopo compiuta questa unione, chiuso il triangolo ferrato di cui sieno apici Genova, Torino, Milano, avremo intera la circolazione nella grande arteria che si dilata per val di Po, per quelle pianure destinate, come a bellissima coltura, così a prospera civiltà.

VIII.

Voi sapete onorevoli colleghi, con quanta gara gli Stati or procurino assicurarsi il passaggio della posta delle Indie. Questa non importa soltanto il tragitto due volte il mese di 50 quintali di peso, o di 800,000 lettere all' anno; ma la più pronta cognizione di notizie che ponno determinare grandiosi affari; ma il passaggio del sempre crescente numero di viaggiatori che da Londra e da Parigi, la testa e il cuore dell' Europa, volgono all' Egitto ed all' India.

Per tanto noi vi proponiamo di esaminare *se potrebbe tracciarsi in Italia una linea di vie ferrate in relazione coi progetti transalpini già conosciuti, la quale sia la più breve fra il cuore d' Europa e l' estremo Oriente.*

Fin d' ora gli esperimenti decisero in favore di porti italiani; tanto che da Trieste può arrivarsi a Londra in 80 ore. Più breve ancora andrebbe il tragitto quando vedessimo compiuta la gran retta suaccennata fra Genova e Ostenda. Allorchè poi la Strada Ferrata traversasse la lunghezza di tutta Italia, i viaggiatori sbarcati a Brindisi si troverebbero a Londra in men tempo che non ne sarebbe occorso per navigare fin a Trieste.

IX.

Sarà impossibile che, in tali quistioni, possiamo declinarne un' altra che minore attacco ha con questa nostra Sezione, e più grande colla economica; cioè *quali sistemi amministrativi, nella condizione odierna degli Stati Italiani, sembrino preferibili per la costruzione e per l' esercizio delle Strade Ferrate.*

Signori, i Congressi sono un' arena aperta alla discussione degl' interessi morali ed economici della patria comune. Innanzi ad essi ci parve dunque di dover portare questo argomento, che ormai divenuto universale, ben meritava di occupare seriamente quest' assemblea del senno italiano. Lungi da noi la preten-

sione di imporre a tanti sapienti quella che può essere particolare opinione nostra. Noi veniam solo ad invocare che, in amichevoli e dottrinali discussioni, voglia ciascuno recare in mezzo, non sogni, non desiderii, non vecchiaggini, ma ciò che apprese dal lungo e coscienziato studio delle anteriori pubblicazioni, dalla conoscenza dei paesi e dei bisogni di ciascuno, sovrattutto dal riflesso della maggior utilità generale.

Non ci si venga a dire che tocca ai governi il determinare le linee e trovare i mezzi; che è vano il divisare oggi opere che per lunghi anni neppur cominciate si vedranno; che nell' esecuzione pratica occorrono difficoltà locali, da cui sono cambiate di punto in bianco le quistioni.

I governi non possono desiderar di meglio che d' esser rischiarati dalla dottrina dei Savii, e di vedere dal senno privato, che suol precorrere al pubblico, preparata l' opinione agli ordini loro, che così parranno il risultato del voto comune.

Le quistioni di tempo, oltre che spesso si veggono raccorciate nel modo meno atteso, non vanno calcolate col microscopio dell' egoismo, ma bensì in riguardo a questa famiglia universale, dove, se l' individuo perisce, si perpetua la specie, maturando i progressi ormai assicurati e sempre crescenti;

Poi lo spirito d' associazione, che anche fra noi va rinvigorendosi, attesta quanto possa il cumulo delle piccole forze; comparabile al contatto fra due dischi metallici, la cui moltiplicazione può produrre la luce o la morte. E quando una generazione si è messa attorno ad un' idea, assicuratevi ch' essa non cesserà finchè non l' abbia compiuta. Ad una generazione poi, meditabonda, generosa, confidente come la nostra, indarno si vorrebbero mettere i brividi della paura.

Le difficoltà locali sarà alla parte tecnica il vincerle o sviarle. Ben è da riflettere come la parola *impossibile* vada sempre più restringendosi, nel secolo in cui il galvanismo scolpisce, incide, forma; in cui la luce dipinge; in cui l' elemento del fulmine diviene stromento di movimenti, e reca le nostre notizie rapide quanto il pensiero. Da quanti anni è fra noi introdotta quella forza meccanica che ora è il più efficace stromento all' uomo per sottomettere la crosta di questo pianeta e per forse un giorno penetrarvi, e che già fatta sorgente di ricchezza in pace, diverrà formidabile ausiliario in guerra?

Eppure l' applicazione del vapore, se è la più grande dell' età nostra, non sarà l' ultima; e le strade a propulsione atmosferica danno vinte le maggiori difficoltà e allontanati i pericoli. Poi latenti da per tutto nella materia si trovano l' elettricità e il magnetismo, enti misteriosi, di cui la scienza è già occupata a formarsi un nuovo e poderosissimo motore.

A fronte di ciò, chi oserà parlare di impossibile?

Quanto alle condizioni politiche, voi vedete che questo immenso sviluppo dell' industria rende ogni giorno meno probabili le guerre. I governanti compresero che il bene e la sicurezza loro non ponno andare divisi da quelli de' popoli, ed associando la conservazione che mantiene la vita, col progresso che le infonde vigore, per tema dei pericoli dell' innovare non rifiutano i vantaggi del migliorare. I popoli, acquistando il sentimento della propria dignità e della legalità, cercano, vogliono il rialzamento; ma non per cupe trame o improvvidi sovvertimenti, sibbene per la lenta, eppur indefettibile opera dell' incivilimento. Deposti gli astii e le nazionali gelosie, e quelle inimicizie che atrocemente chiamavansi naturali, ormai si rinunzia alle grette idee di sistemi proibitivi e vincolanti, e di diritti differenziali; si crede che il vantaggio pegli uni è vantaggio di tutti, s' introduce unità di dazii, di pesi, di misure; si facilita il ricambio di merci o di pensieri; e conosciuto che la piena libertà dei traffici è indispensabile nei prossimi cambiamenti del generale commercio, si pro-

clama con maggior senno che non un tempo: *lasciate fare, lasciate passare.*

Supponete compiuta la grande Strada Italiana. Ecco rimediato a quella forma geografica che tanti mali causò alla patria nostra: i ghiacci e il legname delle Alpi, i vini e le sete del Piemonte, i concimi e le grasce delle laute pascione lombarde si cambiano facilmente coi minerali della Toscana, cogli olii e gli agrumi delle piaggie meridionali, e colle tropicali produzioni, e cogli zolfi della Sicilia; anche i prodotti di breve durata vanno a soddisfare i bisogni e moltiplicare i godimenti; il paziente savoiardo, il mite toscano, il gagliardo ligure, il coraggioso romagnuolo, l'industre lucchese, il vivace napoletano fondono le loro qualità; sciamando ad esercitare la propria industria ovunque è bisogno di braccia, correggono le disuguaglianze di popolazione: recandosi in persona da un capo all'altro della penisola a trattar dei proprii affari, disimparano i pregiudizii e le angustie municipali, e più non riconoscono interruzione di spazio, lungaghe di tempo, difficoltà di vigilanze.

Utopie! s ato esclamarmi d'intorno. Ma le utopie sovente non sono che verità anticipate; e quelli che oggi ne paiono sogni, forse ai figli nostri . . . Che dico? forse a noi stessi parranno in breve inferiori alla realtà.

Perocchè le strade di ferro, su cui vi abbiamo sì a lungo intrattenuti, eserciteranno un'azione morale più efficace ancora che non la materiale; e fien arieti che daranno il cozzo contro le barriere elevate tra fratelli e fratelli. Ma in questa generale, eppur non incondita concorrenza, beati coloro che saranno primi! E perciò noi, con tutta l'istanza del patrio amore, raccomandiamo allo studio vostro i punti che osammo proporre al vostro dibattimento, e che per l'Italia possono divenire quistione vitale.

Il rapporto del sig. Cantù fu accolto con evidenti segni di gradimento, e chiestane la stampa. Egli persistette a domandare la discussione, come scopo principale della sua fatica, e primo desiderio de' suoi colleghi. Consentita questa pel giorno seguente, in una seduta prolungata, e affollatissima di uditori, con molto ordine e cognizione di causa furono posti a dibattimento un dopo l'altro i punti proposti dal Cantù e che erano stati stampati nel Diario. Ma la discussione nè poteva condurre a subitanee conchiusioni, nè esaurire un tema così esteso e complicato. Pertanto al fine della seduta fu domandato si istituisse una Commissione, la quale dovesse dirigere gli studii in proposito, e riferire poi al Congresso di Venezia. I membri di essa furono scelti dal Presidente della Sezione fra i membri del presente Congresso, e fra quelli che aveano presa la parola in tale quistione; lasciando a loro l'eleggersi il Segretario relatore.

Per tale essi nominarono il predetto Cav. Cantù. Parve poi decoroso l'aver anche un Presidente, e fu acclamato il Principe di Canino. Sopra domanda di altri, questi chiamossi Vice-presidente il Principe di Luperano; e il Presidente e il Segretario chiamarono Vice-Segretario il sig. Paris Sanguinetti.

Ciascun membro dovrà essere come un centro agli studii in proposito; raccogliendo quanto si fa o si scrive o si disputa, e trasmettendolo al Presidente o al Segretario, i quali occorrendo, avranno premura di darvi pubblicità, per mezzo di due giornali alle due estremità della penisola. Il Segretario poi dovrà presentare un nuovo rapporto al Congresso in Venezia.

GHERARDO FRESCHI comp.

ERRATA CORRIGE all' articolo: *Sofismi economici di Federico Bastiat*, inserito nel precedente numero.

						ERRATA	— LEGGI
Pag.	257	Col.	2.da	Lin.	16	dal	*nel*
„	258	„	1.ma	„	28	si attivino	*si travino*
„	„	„	„	„	31	si vuol	*si vogliono*
„	„	„	„	„	17	verremo	*vorremmo*
„	„	„	2.da	„	46	il commercio libero	*il commercio lasciato libero*
„	259	„	„	„	45	cordelle	*candele*
„	„	„	1.ma	„	7	del	*dal*
„	„	„	2.da	„	44	quando	*quanto*
„	260	„	„	„	10	illuminata	*illimitata*
„	„	„	„	„	17	rendono	*rendano*
„	„	„	„	„	22	costiuirne	*costituirne*

SAN-VITO AL TAGLIAMENTO, TIP. DELL' AMICO DEL CONTADINO.